NUMER ZAWIERA: „Wyniki VIII raidu międzynarodowego A. P.", „Uzdrowienie stosunków rozwoju linji autobusowych w Polsce", „Ostatnie przygotowania „Polonii" do lotu przez Atlantyk", „Hotele samochodowe", „Śmierć lodowa" (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTOLOT 30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 2 lipiec 1929 r. Nr. 27 (55).

Pokłosie VIII Raidu Międzynarodowego A. P.

W artykule Nr. 25 tyg. naszego, podaliśmy ważniejsze wyjątki z regulaminu VIII raidu A. P., w nim też wymieniliśmy szczegółowo trasę raidu, skład jury i ważniejsze nagrody, przeznaczone dla zwycięzców raidowych. Dla orjentacji, powtarzamy tylko, że trasa raidu wynosiła około 3100 klm. i prowadziła z Warszawy przez: *Lwów, Nowy - Sącz, Opawę (Czechosłow.) Pragę, Liegnitz (Niemcy) Poznań, Gdynię, Grudziądz z p. do Warszawy.*





Z przebiegu VIII Raidu A. P. 1) Team A.D.R.-ów, jak zawsze był dobrze zorganizowany i Daimlery miały należytą opiekę. 2) Mjr. Stohanzl na sam. „Z". (Flieger) na mecie wyścigu płaskiego w zakończeniu raidu. 3) Zespół Zbrojovek na jednem z postojów. 4) Maurycy hr. Potocki (przy kierownicy) w VIII raidzie osiągnął na wszystkich próbach szybkości najlepszy czas, lecz w czasie raidu miał niemiły wypadek zetknięcia się „nos w nos" z samochodem czeskim, podczas przejazdu przez terytorjum Republiki Czechosłowackiej. Chwilowe uszkodzenie Austro-Daimlera przyczyniło mu 1696 pkt. ujemnych; nie był to jednak powód do utraty humoru, który sprzyjał hr. Potockiemu do końca raidu i w czasie którego oficjalnie ogłosił reszcie uczestnikom, że skupuje „za pół ceny" od wszystkich karne punkty. Na zdjęciu widzimy moment opowiadania „na wesoło" zwycięzcy raidu—Adamowi hr. Potockiemu i słuchającego bacznie opowiadania, red. Zdzisława Kleszczyńskiego, zaczerpującego świeży temat do sztychu. 5) Po próbie szybkości była i próba jakości... 6) Staruszka Rychtera, była skrupulatnie badana, przez głównego kontrolera raidu inż. Czesława Zakrzewskiego, a trzymała się dziarsko, mając zamiar odbić drugie 200,000 klm.

Dla oceny całego raidu, musimy się cofnąć wstecz. t. j. do dnia zgłoszenia maszyn do parku raidowego. Ze zgłoszonych do parku, maszyn, omówić należy maszyny te, które miały już za sobą sporą ilość przebytych kilometrów, Do kategorji, że, tak powiem-emerytów samochodowych, należały:

1) Laurin — Klement — p. Wiery Zahradnik,

2) Tatra — inż. Witolda Rychtera i Maybach — Achime br. Haeblera. *W najgorszym stanie znajdował się* wóz pani Wiery Zahradnik, wszyscy mieliśmy pewne wątpliwości, co do przebycia przez niego bodaj kilku etapów, nie mówiąc o *„ewentualnym"* powrocie. O Tatrze Rychterowskiej, wiadomo było to, że jedzie na niej pierwszorzędny raidowiec, a czy ten *samochód popularnie zwany*: młynkiem do kawy-dojdzie i przebędzie wszystkie próby, stawiano również wielki—? (samochód Tatra inż. Rychtera jeszcze w raidzie zeszłorocznym miał za sobą 200,000 klm.) Jeśli natomiast wspominamy o Maybachu, to pierwsze wyrazy powitania na mecie raidu, pod wsią Janki, przez jednego z automobilistów niebiorących udziału w raidzie, a podzielone z resztą „nieuczęstników" były:

— *Co? Maybach doszedł z powrotem do Warszawy?*

Ale klasa jeźdźca zawsze stanowi casus we wszystkich zawodach, a także i tu w tej kategorji; *trzech maszyn pod trzema-???*-Rychter zwyciężył, a stosunek punktów dodatnich od ujemnych, stanowi najlepszą miarę *potęgi doświadczeń Rychterowskich*:

Rychter—7,75 pkt. dodatnich, *w stosunku do 1489* p. Haeblera i 1528,75 p. W. Zahradnik—punktów ujemnych.

Pod względem organizacyjnym zespołów,



Zespół Tatr w Parku raidowym w Opawie, na pierwszym planie (20) samochód inż. Witolda Rychtera.

do tej pory na wszystkich przeszłych raidach, dobrą organizację w przygotowaniu maszyn i kierowców do raidu, było widać u Austro—Daimlerów. Dobrze zorganizowany, doświadczony i zgrany zespół kierowców maszyn, ma wielkie znaczenie w osiągnięciu dobrych wyników.

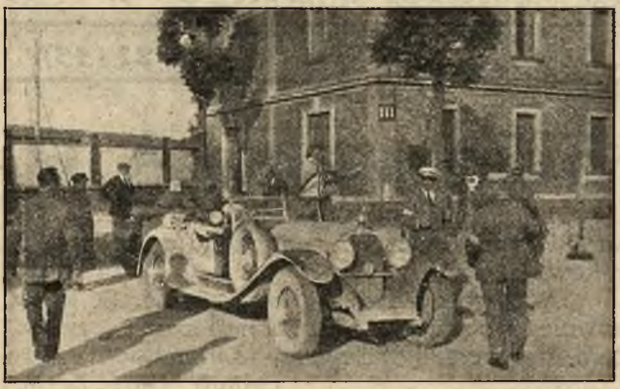
W tegorocznym raidzie, prócz A. D. R-ów, również dobrym, a może i najlepszym zespołem, był zespół fabryczny samochodów 4-ro cylindr. Tatra. Zespół Tatry, jak pod względem doskonałego przygotowania wozów, tak i świetnem zorganizowaniem kierowców, stale wyróżniał się w raidzie i był komentowany przez innych zawodników. W zespole Tatr *widać było doświadczenie rutynowanego wodza zespołu* p. Vermirovsky'ego, oraz jego silną, zdawałoby się dyktatorską rękę w podtrzymywaniu dwuch pozostałych jeźdźców — ciekawy był to zespół. Widoczna była karność i jednolitość, równa jazda, zawsze będących z sobą razem trzech Tatr, jedna za drugą wjeżdżających do wszystkich parków, zjednał sobie wznanie. Nawet na wywieszonej liście rezultatów, w dniu ogłoszenia wyników i rozdawania nagród w A. P., również uwypuklała się jednolitość, i kierowcy znaleźli się w klasyfikacji kolejnie, jeden za drugim, na: 5, 6, i 7 miejscu. Oczywiście na 5-tym miejscu był wódz zespołu p. Vermirovsky 47, 50 ptk. 6 miejsce Bojanavsky 46 ptk. i 7 miejsce Chovanec 44,50 ptk. dodatnich).

Przeciwieństwem do zespołu Tatr, był zespół Zbrojovek, chociaż i na tych lilipucich samochodach, widzieliśmy przeważnie jeźdźców fabrycznych. Jak zespół Tatry, obrał przeciętną szybkość dobrą, tak kierowcy Zbrojovek, obrali złą — za wysoką, a zatem wynikającą z tego jazdę bardzo szybką, *szkodliwą dla maszyn i gum*. Brak karności w zespole uwidaczniał się srodze, maszyny nie zawsze szły równo, a w szczególności wyłamywała się "Z"—23 z p. Mamulą; zbyt gorącym jeźdźcem,

nie mającym doświadczenia w jeździe raidowej. Zaraz w pierwszym etapie, wykazana przez zespół sam. "Z" jazda, nie rokowała zwycięstwa. Dobrą opinję marki uratowała tylko jakość maszyn i można powiedzieć, że: *doskonałe są maszynki, skoro wytrzymały tak forsowną jazdę!*

W śród kierowców raidowych, doskonałą jazdą wykazał p. Sirоucek na samochodzie „Praga-Mignon". *Zima, nadzwyczaj spokojna i równa jazda p. Siroucka*, osztrzegała odrazu resztę zawodników, przed rutynowanym i niebezpiecznym konkurentem, to też zdobyte w tym ciężkim raidzie, przez p. Siroucka 17,75 pkt. dodat., świadczą o dobrem zespoleniu dobrej maszyny z pierwszorzędnym kierowcą!

Zwycięzca raidu Adam hr. Potocki, w r. b. wykazał opanowanie i rzeczywiście dobra klasę,



Wóz komandora raidu p. J. Regulskiego w parku samochodowym w Nowym-Sączu.

opisywanie jest zbyteczne, *mówią za siebie dodatnie punkty i zdobyty przez niego puhar* Automobilklubu Polski.

Wyrobiona opinja p. E. Dzierlińskiego nie zawiodła, a oględziny komisji technicznej *znalazły Citröen'a w doskonałym stanie.*

Nieszczęsne defekty „Bugatti", doprowadzające do rozpaczy w ciągu raidu p. St. Szwarcsztajna, nie pozwoliły na lepsze wyniki w próbach szybkości młodemu asowi automobilizmu, jednak samochód, *jako całość zachował się nadspodziewanie* dobrze, pomimo długiej trasy.

Tegoroczny wyścigowy triumfator — Jaś Ripper (jechał na samochodzie Tatra) nie liczył na zajęcie pierwszego miejsca, jechał ażeby odbyć raid bez punktów karnych i zdobyć warunki do otrzymania mistrzostwa; stając jeszcze w r. b. do Lwowskiego i Tatrzańskiego wyścigu. *Niespodzianką i to nielada*, dla wszystkich, było zdobycie przez Rippera nagrody za regularność jazdy. *Wszyscy spodziewali się*, że nagrodę tą zdobędzie Witold Rychter, lub Euzebjusz Dzierliński, dwóch starych matematyków raidowych, oni bowiem



Park samochodowy w Grudziądzu.

skrupulatnie obliczali wszystkie czasy, jednak, porobili omyłki.

Ripper, dotychczas wyróżniał się jazdą wyścigową, i to jazdą młodego szaleńca, rozmiłowanego w największym pędzie. R e g u l a r n o ś ć—j a z d a w y ś c i g o w a, dwa nierównoległe bieguny, dwie sprzeczne teorje, a jednak, jednak Ripper pogodził jedno z drugim. Młodzieńcze usposobienie Rippera, czasami dawało znać o sobie, lecz robiło wyłom nie w równej jeździe:—gdy temperament go unosił, to ku ogólnej pociesze raidowiczów, wygrywał silnikiem swej Tatry, za pomocą akceleratora, walczyki lub jakieś inne skoczne melodje.

„Nasza jedynaczka", czyli p. Wiera Zahradnik, jak nazwali ją uczestnicy raidu, na swym starym Laurinie, dokazywała cudów wytrzymałości, jak na płeć piękną. Osobiście naprawiała wyłaniające się, jak grzyby po deszczu defekty wozu, nocą dopędzała raid, a w dniu 15 ub. m. we Lwowie na pierwszym etapie, z braku czasu za pokarm służyła jej filiżanka czarnej kawy i kieliszek koniaku.

Wytrzymałość i wyrobienie sportowe wykazali również: pp. A. baron *Haebler*, (Maybach) M. hr. *Potocki* (ADR), *W. Kołaczkowski* na samochodzie „Z" (p. Kołaczkowskiego w czasie raidu przezwano *„pechowcem gumowym"*, na jednym z etapów miał, aż 6 defektów gum, a będąc bez mechanika, — wóz dwuosobowy, drugim był kontroler raidowy, a kontrolerowi nie wolno w niczem dopomagać kierowcy — sam musiał zwalczać wszystkie przeszkody w czasie jazdy). Pozatem nie wymieniłem jeszcze pp. Strzeleckiego i Zawadzkiego. Ostatniego z nich to, naprawdę można podziwiać, za jego jazdę wyścigową, nawiasem mówiąc nieumiejętną.

P. Zawadzki pomimo niezliczonej ilości wypadków i rozbić maszyny, niezrażony „p a r ł" naprzód. *Najodważniejsi kontrolerzy obawiali się z nim jechać.* Trzeba było widzieć jego nieumiejętne branie wiraży, oraz jazdę po rowach i „liczenie słupów". Wszystko to dla p. Zawadzkiego było drobnostką, w najokropniejszych warunkach mijał wozy komandorskie i to na drogach takich, na których by inny nie odważył się rozwinąć nawet sześćdziesiątki, on zaś walił na 90 klm/godz. Jego 6-cio cylin. Tatra przechodziła naprawdę morderczy egzamin, silnik aż płakał i czekał wyzwolenia, lecz kierowca walił, a gdy mijał nas, to zdawało się z satyrycznym uśmiechem, który mówił: E!—furda wasza jazda, moja jazda raidowa to klasa, co dla mnie znaczy; 5 czy 20 wywrotek, młynków lub kozłów, głupstewko, gdy ja się trzymam to moja six Tatra również wytrzyma.

I rzeczywiście, *takiej jazdy nie zniosłaby* inna maszyna.

Omówiłem pokrótce wszystkich zawodników, komu należało uznanie wypowiedziałem go, reszcie dałem odprawę. Nie pominąłem



Wejście do Automobilklubu Republiki Czechosłowackiej w Pradze.

również marki maszyn, które są dobrze znane, a osiągnięcie na nich dobrych wyników, jak zaznaczyłem, zależało od zawodników, co wykazuje dokładnie, podana na zakończenie klasyfikacja. Nadmienię tylko, że międzynarodowy raid tegoroczny, był pierwszym raidem z którego, pomimo bardzo uciążliwej trasy i 8-cio dniowej jazdy, nie wycofał się żaden zawodnik: maszyny do Warszawy wróciły w tej samej ilości w jakiej wyruszyły. Pozostaje jeszcze omówić ciekawsze etapy, a głownie przejazd przez Czechosłowację i Niemcy.

Najwięcej wrażeń z całego raidu przyniósł nam IV dzień jazdy, w dniu tym przejeżdżaliśmy przez najpiękniejsze okolice Czechosłowacji, mieliśmy bajeczne drogi, zwłaszcza od Podebradu pochłanialiśmy kilometry; mknąc szeroką auto-stradą, *najwspanialszą drogą*, która w całej swej długości jakością równa się naszej ul. Mazowieckiej. W tym samym dniu byliśmy gośćmi Automobil-Klubu Czechosłowacji. Podziwialiśmy bogactwo i przepych urządzenia Automobil-Klubu. Jak nas przyjmowali nasi pobratymcy nie da się opisać. Wspaniały bankiet, na którym były najwybitniejsze postacie Czech i serdeczne przemówienia prezesa Autoklubu, p. Nekvasil'a i vice prezesa p. Tanzera, było zakończeniem przyjęcia. Z naszej strony w odpowiedzi na mowy, pp. Nekvasil'a i Tanzera była mowa komandora raidu p. Janusza Regulskiego i red. Strakacza). Sympatję swą Czechosłowaccy zawodnicy po zakończeniu raidu zadokumentowali, włożeniem wieńca na mogile Nieznanego Żołnierza w Warszawie.

Nie wolno przemilczeć także, o bardzo miłym przyjęciu nas w Opawskim Automobiklubie, gdzie na mowę prezesa Automobilklubu Opawskiego, odpowiedział również p. *Janusz Regulski* i red. *Zdzisław Kleszczyński*.

W powrotnej drodze, bardzo dobrze wypadły organizacje parków, i przygotowania na nasz przyjazd, w Grudziądzu i Nowym Sączu.

Glorją raidu, był bankiet w salonach Automobiklubu Polski, gdzie w przemiłym nastroju spędzono kilka godzin, opowiadając sobie wrażenia z ośmiodniowej włóczęgi automobilowej.

inż. Cezet.

Klasyfikacja VIII raidu A. P.

Komisja sportowa Automobilklubu Polski ogłosiła wyniki ostateczne i klasyfikację międzynarodowego raidu Automobilklubu Polski. Zwycięzcą raidu został Adam Potocki na samochodzie Austro Daimler, uzyskując ogółem 74, 75 pkt. dodatnich. *Punkty dodatnie otrzymali poza tem następujący kierowcy:*

2) St. Szwarcsztajn (Bugatti) 66,50 pkt. 3) Ed. Zawidowski (Austro-Daimler) 64,25 pkt. 4) Wł. Strakacz (Austro Daimler) 51.25 pkt. 5) Vermirovsky (Czechosł). (Tatra) 47,50 pkt. 6) Bojanovsky (Czechosł) (Tatra) 46 pkt. 7) Chovanec (Czechosł.) (Tatra) 44,50 pkt. 8) Kredl (Czechosł.) (Praga-Piccolo) 42,25 pkt. 9) Jerzy Widawski (Austro-Daimler) 37,45 pkt. 10) Dzierliński (Citroen) 11) An. Suldovsky (Czechosł.) (Praga-Alfa) 30,75 pkt. 12) Jan Ripper (Tatra) 28,25 pkt. 13) Mjr. Stohanzl (Flieger) (Czechosł. Zbrojovka) 21 pkt. 14) Siroucek (Czechosłow.) (Praga-Mignon) 17,75 pkt. 15) Mamula (Czechosłowacja) (Zbrojovka) 10 pkt. 16) Wit. Rychter (Tatra) 7,75 pkt.

Punkty ujemne otrzymały wozy następujące:

17) J. Heusler (Czechosł.) (Praga-Grand) 5,25 pkt. 18) K. Divisek (Czechosł.) (Zbrojovka) 28 pkt. 19) Uleniecki (Durant) 50 pkt. 20) Haeble (Niemcy) (Maybach) 1489 pkt. 21) Wiera Zahradnik (Czechosł.) (Laurin-Klement) 1528,75 pkt. 22) Maurycy Potocki (Austro-Daimler 1696 pkt.

Poza konkursem ukończyła raid Tatra Zawadzkiego, Citroën Strzeleckiego i Zbrojovka Kołaczkowskiego.

Nagrodę dla najlepszego zespołu wozów (3 maszyny) otrzymał team Tatry, puhar Automobilklubu Polski dla zwycięzcy otrzymał Adam Potocki, a nagrodę prezesa komisji sportowąj, inż. Regulskiego—zespół klubowy Automobilklubu Polski. Poza tem rozdano 23 nagrody.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA W POLSCE.

Niezdrowe stosunki panujące w rozwoju i utrzymywaniu dotychczasowych linji autobusowych w Polsce, niejednokrotnie omawiane były na łamach tygodnika naszego. Kilkanaście artykułów, zamieszczonych w Autolocie, znalazły w sferach zainteresowanych tą gałęzią automobilizmu, odgłos i liczne komentarze. Nr. 5 „Wiadomości“ Polskich Zrzeszeń Technicznych i Związku Czasopism Technicznych: Zawodowych, zamieścił obszerny referat eksp. do spraw samochodowych Min. Rob. Publ. b. dyrektora Obozu Szkoln. Wojsk. Sam. p. STANISŁAWA SZYDELSKIEGO, referat ten zgłoszony na III-ci Zjazd P. Tech. Zrzeszonych przez Min. Rob. Publ. p. t. „Komunikacja Autobusowa w Polsce“, mile witany jest on dosłownym potwierdzeniem naszych tez, a przez wzgląd na naglącą aktualność sprawy i ciekawą jego treść podajemy, go w całości. W dalszym ciągu zamieścimy wnioski wysunięte po zgłoszonym referacie.

Redakcja.

Komunikacja autobusowa, jako wymagająca stosunkowo mało wkładów inwestycyjnych, oraz nie wymagająca dużo czasu na uruchomienie danej linji, może w krajach, nie posiadających rozwiniętej sieci kolejowej, odegrać rolę decydującą w rozwoju kraju.

Tak samo jak człowiek posiadający samochód, zastąpić może śmiało dwu ludzi zdanych na zwykłe środki lokomocji, tak i powiat czy województwo o dobrze i racjonalnie rozwiniętej komunikacji autobusowej, może rozwinąć się znacznie szybciej i zakwitnąć dobrobytem przed innymi. Z tego względu ważnem jest, by już teraz, zanim rozwój ten samorzutny, ale bezplanowy pójdzie w kierunku może fałszywym, zdać sobie sprawę z możliwości zaistnienia racjonalnej komunikacji autobusowej w Polsce. Rozwój ten idzie mimo wszelkie trudności szybkim krokiem naprzód zupełnie proporcjonalnie do rozwoju polskiego automobilizmu, no i do budowy i ulepszania sieci drogowej, a rozwój ten charakteryzują najlepiej cyfry dotyczące ilości zarejestrowanych autobusów:

		zarejestrowano autobusów
Rok 1925	(1.VII.1925)	412
„ 1926	(1.I.1926)	756
„ 1926	(1.VII.1926)	938
„ 1927	(1.I.1927)	1012
„ 1927	(1.VII.1927)	1235
„ 1928	(1.I.1928)	1544
„ 1929	(1.I.1929)	2841

Jak z zestawienia tego widzimy, ilość autobusów corocznie wzrasta, więc mimo ciasnoty gotówki i niefachowej przeważnie gospodarki i eksploatacji, przedsiębiorstwa tego rodzaju się rentują i dają zyski, gdyż inaczej samorzutny rozwój komunikacji tego rodzaju nie byłby tak szybki.

Zestawienie wykazuje, że przypadało w roku 1927 na 777 przedsiębiorstw autobusowych tylko 1067 autobusów, czyli na jedno przedsiębiorstwo przeciętnie tylko 1,36 autobusa, a na 984 obsługiwane linje tylko po 1,06 autobusa na linję.

W roku 1928 wypada na przedsiębiorstwo tylko 1,23 autobusa, czyli w roku tym powstawały przedsiębiorstwa jeszcze uboższe, jak w roku 1927, natomiast ilość autobusów na obsługiwane linje nieznacznie się powiększyła, gdyż wypada 1,18 autobusa na linję.

Dane przytoczone tutaj wystarczą, by sobie uprzytomnić, że stan komunikacji autobusowej jest bardzo niezadawalający i nieracjonalny i, że o jakiejkolwiek regularnej komunikacji i porządnej obsłudze pasażerów w większości przedsiębiorstw nie może być mowy. Jeżeli do tego dodamy, że w posiadanym parku autobusowym jest bardzo dużo pojazdów zupełnie przestarzałych oraz, że duży bardzo odsetek autobusów stanowią Fordy i Chevrolety, które zdolne są normalnie do przewozu tylko 14 osób i chodzą przeciążone o minimum 30%, to obraz będzie jeszcze smutniejszy.

W ogólnej gospodarce autobusowej brak jakiegokolwiek jednolitego planu na przyszłość i dotąd brak unormowania prawnego, chociaż właściwe władze od dłuższego czasu dążą do ustalenia norm prawnych.

Większość właścicieli przedsiębiorstw autobusowych stanowią ludzie zupełnie niefachowi, traktujący ten rodzaj zarobkowania jedynie, jako źródło zysku i nie liczący się zupełnie z kardynalnymi wymogami egzystencji, na dłuższą metę, danej linji autobusowej. Proces powstawania takiego przedsiębiorstwa jest zwykle następujący: Paru ruchliwszych jegomościów uważa, że na danym odcinku komunikacja autobusowa by „poszła“. Szuka się starego samochodu ciężarowego, przerabia na pneumatyki, dorabia się potworne jakieś nadwozie i komunikacja się zaczyna. Dodajmy do tego, że przedsiębiorcy nie mają zwykle żadnego kapitału obrotowego, że samochód psuje się co chwila, że jazda takim autobusem to męka i ciągłe narażanie się na niebezpieczeństwo, a wtedy będziemy mieli całkowity obraz przeciętnego przedsiębiorstwa autobusowego.

Obecnie sprawa trochę się polepsza: przedsiębiorcy nie kupują starego samochodu ciężarowego, tylko zakupują na długie raty podwozie autobusowe w jednej z firm, płacąc za nie maksimum 25% należności. Na takie kredytowane podwozie, robi się w kraju nadwozie i komunikacja się zaczyna. Ponieważ weksle na spłaty są zwykle miesięczne, więc samochód bywa wobec braku wolnego kapitału wyeksploatowanym do ostatniego tchu, byle tylko dał dochód na spłatę długów. Najlepszym przykładem nieracjonalności takiej bezgotówkowej gospodarki były ostatnie śniegi i mrozy, wskutek których ruch autobusowy zamarł na dłuższy czas. Dzięki tej przymusowej przerwie większość przedsiębiorstw nie mogła płacić weksli i stała na skraju bankructwa.

Skutkiem niefachowości przedsiębiorców panami sytuacji są kierowcy. Oni to stanowią jedną z największych bolączek komunikacyji autobusowych. Żaden zakup, żadna naprawa nie dochodzi do skutku bez wzajemnego licytowania się dostawców z szoferami, co do wysokości udzielanej od zakupu prowizji. Prawem kaduka utarł się w Polsce zwyczaj dawania prowizji szoferom, od wszelkich napraw i uszkodzeń, zamiast odwrotnego postawienia kwestji— dawania procentów od przejechanych kilometrów czy też przewiezionych pasażerów.

Niema prawie w Polsce przedsiębiorstw autobusowych, posiadających autobusy rezerwowe, przeważna ilość posiada po jednym autobusie na linję, wobec czego o jakiejś regularności komunikacji mowy być nie może. Autobus bywa eksploatowany do ostatnich granic, a ponieważ jest szalenie przeciążony na linjach mających frekwencję, a drogi też pozostawiają dużo do życzenia, więc długo chodzić regularnie nie może. Skutkiem tego powstają przerwy w komunikacji i nieregularności, odbijające się później na frekwencji publiczności w sposób niekorzystny.

Krajowe fabryki karoserji, nie mają dobrych fachowców, względnie należytego doświadczenia w budowie karoseryj autobusowych, wskutek czego wszystkie prawie nadwozia zrobione są za masywnie i za ciężkie. Odbija się to bardzo niemile na nośności autobusu i na jego wytrzymałości. Jasnem jest, że jeżeli nadwozie jest zrobione za masywnie, to wtedy dany autobus wlecze za sobą niepotrzebny balast nadwozia, zużywając nadmiernie pneumatyki, benzynę i mechanizm. Weźmy taką rzecz przykładowo: Samochód o udźwigu 2500 kg. (Udźwig = całkowite dopuszczalne obciążenie podwozia to jest karoserja i pasażerowie) otrzymuje nadwozie ważące 1450 kg. Zostaje na pasażerów czyli nośność autobusu tylko 1050 kg. Ponieważ autobus taki, otrzymuje zagranicą nadwozie, ważące 800 kg., więc oznaczany jest przez fabrykę jako 18 osobowy, licząc w sposób następujący: Udźwig 2500 kg., nadwozie 800 kg., narzędzia, benzyna 100 kg., szofer i konduktor 150 kg., zostaje nośność 1450 kg., co dzieląc przez przeciętną wagę pasażera 75 kg., mamy zupełnie swobodnie 18 miejsc siedzących i jeszcze małą rezerwę na bagaże. Spróbujmy taką samą kalkulację zrobić w naszych warunkach: Udźwig 2500 kg., nadwozie 1450 kg., narzędzia i benzyna 100 kg., szofer i konduktor 150 kg., zostaje nam na pasażerów 800 kg., co podzielone przez 75 pozwala nam na 10 pasażerów. Mimo tego samochód ten będzie chodził jako 18 osobowy autobus i będzie stale przeciążony o 80%. Porównawszy do tego stan dróg zagranicą i u nas, dojdziemy do jeszcze jaskrawszych różnic, gdyż autobusy nasze, jeżeli mają dać jakiekolwiek gwarancje trwałości, winny być wykorzystywane stale najwyżej w 80%, licząc miejsca siedzące, gdyż i tak często są obciążone pasażerami stojącymi.

Taki jest z małymi wyjątkami stan gospodarki autobusowej, stan, którego właściwie gospodarką zwać nie można. Przejdziemy teraz do postulatów w tej dziedzinie, które winny być wzięte pod rozwagę, jeżeli chcemy zapewnić sobie racjonalny rozwój i unormowanie tej dziedziny przemysłu przewozowego.

Komunikacja autobusowa ma dwa zasadnicze zadania w kraju, a mianowicie: zastępować koleje tam, gdzie z wielu powodów koleje nie istnieją, oraz wspomagać kolej, tam, gdzie stosunki miejscowe tego wymagają, w jednym i drugim wypadku nie będzie ona konkurentem kolei, a raczej przyjaznem jej uzupełnieniem. Ze stanowiska ogólnokrajowego pożądane byłoby, by w pierwszym rzędzie komunikacja autobusowa powstała tam, gdzie kolei niema zupełnie, lub ilość pociągów nie wystarcza.

Bezpośrednie zadania komunikacji autobusowej podzielić można następująco:

1) Komunikacja pasażerska:
   a) Podmiejska
      stała i sezonowa.
   b) miejska
   c) międzymiastowa.
2) Przewóz towarów:
   a) poczta,
   b) płody rolnicze i przemysłowe.

Obecna komunikacja autobusowa pokrywa wyłącznie tylko zadania: 1) abc, natomiast zadania wyliczone w 2) a i b, nie są jeszcze zupełnie prawie brane pod uwagę, chociaż są także równie ważne dla rozwoju ekonomicznego kraju. Nasza sieć kolejowa obejmuje zaledwie około 18.000 km. linij normalnych i około 2.500 km. linij wązkotorowych, a istnieją całe połacie kraju, nie mogące pozbywać się swoich produktów, nader zresztą cennych na rynkach, posiadających normalnie rozwiniętą sieć komunikacyjną.

Jakież są widoki i warunki komunikacyj autobusowych na przyszłość, oraz postulaty, celem unormowania bytu i rentowności przedsiębiorstw autobusowych?

Pierwszem najważniejszem zadaniem do spełnienia, jest sprawa dobrych dróg, po których autobusy muszą kursować, chociaż sprawy te są ze sobą ściśle powiązane, a rozwijająca się sieć autobusowa spowoduje napewno także i poprawę dróg, gdyż wzmoże u wielu czynników poczucie konieczności ruszenia z martwego punktu. Zresztą jest obecnie w toku sprawa podatku od samochodów, którego wpływy mają być całkowicie użyte na poprawę i budowę dróg. Szkoda tylko, że projekt przewiduje tylko opodatkowanie samochodów, a innych użytkowników dróg, niszczących drogi w znacznie większym stopniu, jak np. furmanki i wozy konne ciężarowe, zupełnie z tego podatku wyłącza. Jest to gruba niesprawiedliwość, gdyż małe nawet kwoty, wpływające na ten podatek, dałyby w rezultacie dużą kwotę, pozwalającą na intensywne budowanie dróg bocznych, których budowa leży właśnie w interesie właścicieli zaprzęgów konnych, a nie automobilistów. Należałoby więc koniecznie dążyć do tego, by i właściciele zaprzęgów konnych obciążyć bodaj minimalnym podatkiem drogowym specjalnym.

Drugiem niezmiernie ważnem zadaniem, byłoby stworzenie jakiegoś planu rozwoju sieci autobusowej na najbliższe pięć, lat w porozumieniu z odnośnemi władzami i instytucjami, celem zapewnienia pewnej ciągłości i jednolitości sieci autobusowej. Sprawę tą byłoby łatwo przeprowadzić, uprzywilejowując pewne linje korzystne gospodarczo, czy też z innych względów np. zapomocą zniżenia podatków na pewien okres, zapewnienia danemu przedsiębiorstwu wyłączności lub nawet premji.

Trzeciem, bodaj że najważniejszem, byłoby unormowanie w drodze rozporządzenia szczegółowych warunków prawa prowadzenia takiego przedsiębiorstwa. Rozporządzenie to musiałoby potraktować wyczerpująco sprawę potrzebnego kapitału, taboru przewozowego, prowadzenia technicznego i t. p. spraw, od których zależy dobre prosperowanie przedsiębiorstwa, regularność kursowania i bezpieczeństwo pasażerów. Jako zasadę powinno się przyjąć, że możliwem minimum danego przedsiębiorstwa, jest posiadanie prócz autobusów kursujących, także pewnej ilości czynnych autobusów rezerwowych, a więc np. przy obsługiwaniu jednej linji; jeden autobus musi stać czynny w rezerwie, przy obsługiwaniu dwu linij z tego samego miejsca także jeden, przy trzech linjach dwa autobusy rezerwowe i t. p., tak, że w miarę wzrostu ilości samochodów danego przedsiębiorstwa, ilość potrzebnych autobusów rezerwowych zmniejsza się, przez co popierałoby się przedsiębiorstwa zasobne i dające gwarancję rzeczywistej „gospodarki" autobusowej, a nie tylko rabunkowej eksploatacji. Pozatem dla bezpieczeństwa pasażerów należałoby na właścicieli przedsiębiorstw nałożyć obowiązek regularnego przeglądu kursujących samochodów przez specjalistów, posiadających pewien census praktyki w tym zakresie.

Z wielu względów pożądanem byłoby podzielenie sieci autobusowej, na kilka kategoryj linij, które możnaby nazwać pierwszorzędnemi, drugorzędnemi i t. d.; analogicznie do linij kolejowych, które też różnią się od siebie znacznie kursującym na nich taborem, w zależności od znaczenia danej linji, czy to gospodarczego, czy też reprezentacyjnego i t. p. Gdyby ustalić zasadę, że na linjach pierwszorzędnych nie może kursować autobus o pojemności mniejszej, jak 25 osób, na drugorzędnej 14 osób, a na trzeciorzędnej 7 osób, to wtedy takie rozwiązanie przecięłoby radykalnie bolączkę stałego przeciążania pojazdów na pewnych bardziej uczęszczanych linjach, gdyż linja bardziej uczęszczana zostałaby klasyfikowana, jako pierwszorzędna i musiałyby na niej kursować autobusy o dużej nośności.

Radykalny ten sposób wykluczyłby z linij bardziej uczęszczanych, wszelkie zabytkowe autobusy i zachęciłby kapitał do tego rodzaju przedsiębiorstw. Pozatem linje te wyglądałyby przyzwoicie i dawałyby pewien komfort jazdy.

Polska posiada już własną fabrykę, produkującą podwozie autobusowe. Fabryka ta, subwencjonowana mocno przez wojsko i finansowana przez rząd, nie jest narazie dobrze wprowadzona na rynku autobusowym, z powodu stosunkowo wysokiej ceny. Dla poparcia produkcji krajowej, ważnej z wielu względów, nad którymi nie będę się rozwodził, gdyż są ogólnie znane, należałoby dać pewne przywileje kupującym te samochody, w formie subwencjonowania przez wojsko, czy też inne władze. Austrja i Francja w ten sposób doprowadziły do rozwoju własne fabryki automobilowe, rozumiejąc dobrze celowość takich premij. Dziś jeszcze pewne typy samochodów ciężarowych są we Francji premjowane w ten sposób, że część ceny kupna płaci rząd, mając wzamian za to cały szereg samochodów danego typu do dyspozycji na wypadek wojny. Gdyby np. Min. Spraw Wojskowych dawało premje za autobusy URSUS tak skarosowane, by w każdej chwili mogły być przystosowane do celów wojskowych, to nie potrzebowałoby posiadać własnego tak dużego taboru samochodowego, a pieniądze wydawane na nie mogłyby się przyczynić do rozwoju tego działu gospodarki krajowej.

Jedną z największych bolączek naszego automobilizmu jest brak należycie wyszkolonych fachowców. Palącą jest sprawa stworzenia państwowej szkoły mechaników samochodowych, z kursem przynajmniej rocznym. Ukończenie takiej szkoły mogłoby dawać ulgi w służbie wojskowej, tak jak to jest np. w Niemczech, i dałoby nam cały zastęp wyszkolonych mechaników i kierowców. Dziś istniejące, tak zwane kursy kierowców, są z małemi wyjątkami tylko środkiem do uzyskania zaświadczenia i niczego prócz prowadzenia samochodu nie uczą. Dziwnem się to nawet wydaje, że Polska, posiadająca dziś już tak poważną ilość samochodów, nie posiada ani jednej państwowej szkoły mechaników samochodowych, dającej możność praktyki, warsztatowe : nauki prowadzenia samochodów, oraz wykształcenia teoretycznego, w ramach potrzeb dobrego mechanika samochodowego, mimo tego, że szkoła taka mogłaby nawet dawać zyski materjalne, nie licząc kolosalnego jej znaczenia dla gospodarki samochodowej w Polsce. Mamy cały

(ciąg dalszy na str. 6-ej)

Tablica ilustrująca regularną komunikację autobusową w Polsce w 1927 i 1928 r.

Nr. porządkowy	Województwo	Ilość linji autobusowych		Ilość przedsiębiorstw		Ilość autobusów		Długość dróg (szlaków) na których kursują autobusy w klm.		Ilość osób przewożonych autobusami na dobę		Ilość pasażero-kilometrów na dobę		Ilość autobusowo-kilometrów na dobę	
		1927 r.	1928 r.	1927 r.	1928 r.	1927 r.	1928 r.	1927 r.	1928 r-	1927 r.	1928 r.	1927 r.	1828 r.	1927 r:	1928 r.
1	Białostockie	38	100	32	92	48	98	1340	2162	1724	7528	62740	232520	3990	12928
2	Kieleckie	118	287	81	212	147	312	1740	2029	11820	20054	246870	556850	17980	43902
3	Krakowskie	64	151	51	141	76	148	1335	1630	5760	12523	136080	264970	7690	18005
4	Lubelskie	107	246	88	209	95	247	1305	1906	5556	12966	192880	572990	11430	34256
5	Lwowskie	20	90	19	89	21	100	470	891	620	7520	32030	127510	2590	10330
6	Łódzkie	195	379	138	301	179	363	2310	2134	11552	23132	439890	880720	26750	55932
7	Nowogródzkie	31	63	23	44	37	57	930	807	2720	3110	94250	82610	6720	5086
8	Poleskie	18	54	14	41	15	45	260	646	906	2798	23870	89800	1800	4608
9	Pomorskie	23	41	18	41	32	47	500	861	5000	3650	97220	89820	5400	5155
10	Poznańskie	47	82	38	82	56	104	775	1282	9800	8310	107160	209590	5420	12465
11	Stanisławow.	23	72	20	61	25	70	330	980	1060	3062	30150	97840	1700	5988
12	Śląskie	21	24	17	24	28	42	375	353	16180	8010	233860	110350	11340	6222
13	Tarnopolskie	12	39	10	39	13	44	360	853	826	1190	21910	51570	2040	4362
14	Warszawskie	206	341	167	275	218	365	1540	2579	11240	21378	503710	990250	27060	58142
15	Wileńskie	35	22	33	22	41	22	115	340	13536	1198	76730	33510	5190	2330
16	Wołyńskie	26	50	28	44	36	57	365	828	1100	2322	61650	99690	2940	5966
		984	2041	777	1717	1067	2121	14050	20281	99400	138750	2361000	4490590	140040	285677

W ciągu 1928 r. korzystało z komunikacji autobusowej około 50,643,750 osób, (w ciągu 1927 r. około 36,500,000 osób) Przy średniej cenie 10 gr. za pasażerokilometr, dochód brutto przedsiębiorstw autobusowych wynosił w ciągu roku 1928 około 163,906,535 zł. (w 1927 około 86,130,500 zł.)

JANUSZ MEISSNER por. pilot.

Śmierć lodowa.

(Nowela)

Był szaro-zielony, pękaty i brzuchaty, ociężały i leniwy. Kołysał się każdego pogodnego dnia, raz wyżej, to znów niżej, na tle błękitu nieba, lub szarzyzny chmur, przytrzymywany u ziemi cienką, ledwo widoczną pajęczyną stalowej linki. Kołysał się napozór i— nic więcej. Ale później odzywała się artylerja, ukryta gdzieś ztyłu i rozpoczynał się skowyt jej żelaznych gończów, niosących śmierć. A u podstawy balonu pracował nerwowo, niezrozumiale sypiąc cyframi, polowy telefon. Balon był okiem — telefon uchem dalekich bateryj.

Broniły go kąśliwe, wściekle ujadające maszynki, szerokiem kołem przysiadłe u ziemnej podstawy punktu obserwacyjnego. Przybyły ciemną nocą, wraz z balonem i zarywszy się raz w ścięte mrozem piaszczyste wydmy świerkowego zagajnika, tak już zostały, niemożliwe do zniszczenia, do wydrapania z pomiędzy suchotniczych drzewek.

Naprożno powłoką czarnych dymów i gejzerami wyrzucanego w górę piasku, kładł się ogień armatni na żółte, przyprószone śniegem wydmy; naprożno szły do ataku fale ruchliwej tyraljery, trzęsące gęstemi strzałami karabinów. Po odparciu ataków, po zamilknięciu rozmowy dział, potworny, szaro-zielony kadłub piął się w górę, snując swoją pajęczą nitkę od ziemi, i znów leniwie kołysał się w powietrzu, by węszyć dokoła.

Pozorne jego lenistwo znikało tylko wtedy, gdy na dalekim horyzoncie ukazywał się zwinny, jadowicie brzęczący samolot. Wówczas po cienkim drucie telefonu, spływała w dół krótka, alarmująca wiadomość i olbrzym szybko złaził do swej dobrze zamaskowanej kryjówki.

Jeżeli śmiałek, przed którym uciekał, poważył się niepokoić go nadal, zaczynały ujadać maszynki, a jak się o tem niejednokrotnie przekonano — nie były to czcze pogróżki.

Przez całe trzy, tygodnie, naprożno usiłowano zniszczyć nieprzyjacielski punkt obserwacyjny. Trwał i dawał znać o swojem istnieniu celnością armatnich strzałów...

Wreszcie któregoś dnia eskadra otrzymała kategoryczny rozkaz: — „Zlikwidować!" — i nad istnieniem balonu zawisł wielki, niepokojący znak zapytania,

* * *

Pierwsza walka była krótka. Młody zapalczywy pilot, dostawszy się w krzyżowy ogień rozwścieczonych maszynek, zginął wraz ze swym obserwatorem pod szczątkami spalonego płatowca, przeszyty kilkunastu kulami.

Potem jeszcze dwukrotnie starsi i bardziej doświadczeni od niego atakowali balon z powietrza. Obaj wrócili: jeden z raną postrzałową nogi, drugi ze strzaskaną kością przedramienia. Obaj mieli skrzydła maszyn postrzelane, jak sita.

Wtedy nastąpiła dwudniowa przerwa, jak cisza, poprzedzająca pierwszy piorun burzy. Cisza groźniejsza jeszcze, niż wrzawa bitwy.

Obsługę balonu ogarnął niepokój. Wiedzieli dobrze, co to znaczy zadrzeć z eskadrą. *Wiedzieli, że ludzie powietrza nie darowują dziur od kul w skrzydłach, nie darowują ran i śmierci.* Wiedzieli, że umieją umierać z drwiącym uśmiechem na ustach, że nie ulękną się samego djabła, że pomszczą tych, których ściągnęły na okrutną, twardą ziemię zajadłe maszynki. Wiedzieli...

Mimo to, 28-grudnia balon od rana węszył swym garbatym nosem w powietrzu, stojąc tuż pod pułapem chmur. Tego pamiętnego dnia o godzinie 8.30, dwie najlepsze załogi siadały do samolotów na dalekiem lotnisku. Dwie, bo wszak rozkach brzmiał wyraźnie i kategorycznie: — „Zlikwidować!" — i trzeba było mieć pewność.

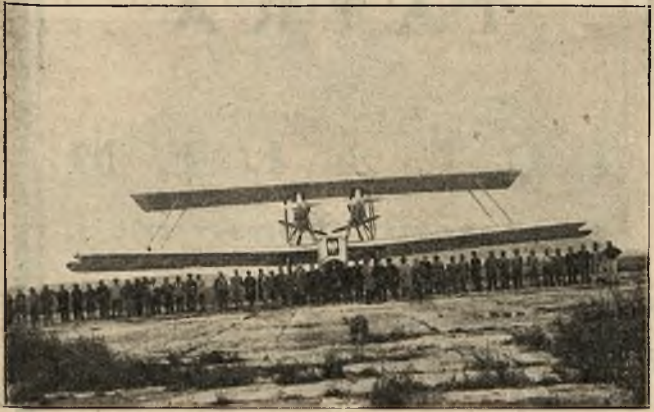
20-stopniowy mróz, skół ostrą grudą rozmokłe jeszcze na jesien lotnisko. Z północozachodu dął lodowatem zimnem wicher i pędził chmury. Raz po raz blade słońce spoglądało na stężała, obumarłą ziemię i kryło się w coraz gęstszych i coraz ciemniejszych kłębach obłoków.

Wolski startował pierwszy; tak się umó-

W najbliższych dniach rozpocznie się

GIGANTYCZNY LOT PRZEZ ATLANTYK.

Start samolotu „POLONIA“ do Baldonel - Odlot nad Ocean.



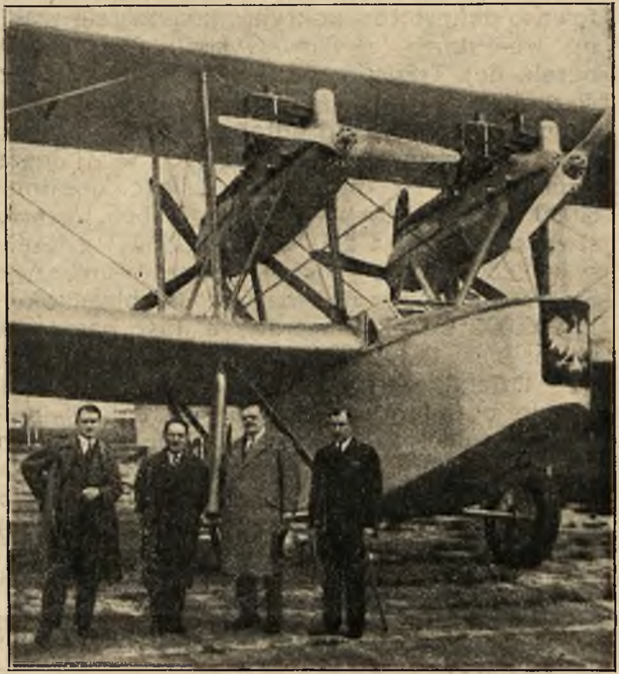
Czterdzieści cztery osób, ustawionych pod skrzydłami samolotu „POLONIA“ daje pojęcie o rozmiarach powietrznego kolosa.



Prezes komitetu organizującyjnego, Polskiego Lotu przez Atlantyk — p. Stanley Adamkiewicz z kpt. pil. Kowalczykiem (z lewej strony) i pilotem cywilnym Kliszem.



Nazwa samolotu—„POLONIA“—stanowi najlepszą propagandę polskich wysiłków ku zdobyciu przestworzy.



Front samolotu Caproniego „POLONIA“, stoją — od lewej: Kowalczyk, Klisz, prezes Adamkiewicz i Konsul Polski w Medjolanie.

Nareszcie po długotrwałych próbach i gruntownych przygotowaniach, piloci Klisz i Kowalczyk zdecydowani są do startu na samolocie „Polonia„ do lotu transoceanicznego.

Według podanych nam wiadomości, lot nastąpić ma w najbliższych dniach. Lotnicy wystartują z lotniska fabrycznego pod Medjolanem do Baldonel w Irlandji, skąd rankiem następnego dnia, mają rozpocząć gigantyczny lot, bez lądowania wprost do Chicago.

Zapowiedź rychłego odlotu dzielnych pilotów, wywołała w Medjolanie olbrzymie zainteresowanie; tłumy wędrują na lotniska, by zbliska obejrzeć olbrzymiego ptaka, którego sama nazwa mówi o narodowości pilotów.

Pilot Klisz, odbył już ostatni próbny lot na „Polonii“ z pełnem obciążeniem około 7,000 kilo.

Próba udała się doskonale; samolot miał stosunkowo krótki start, co dało dowód sprawności funkcjonowania motorów i umiejętności pilota.

Samolot „Polonia“ wyposażony został przez zakłady Caproniego we wszystkie najbardziej nowoczesne przyrządy, jak również i w stację radjową nadawczo-odbiorczą. Cztery motory Isotta Fraschini, każdy o sile 250 koni zapewnić mają „Polonii“ bezpieczeństwo w czasie olbrzymiego raidu powietrznego, gdyż w razie defektu jednego, a nawet dwóch silników na pozostałych będzie można dolecieć do celu.

Klisz, który, jak wiadomo, ma za sobą „wylatanych“ około 300 tys. klm. w Polskiej Linji Lotniczej „Lot“ jest pełen wiary w zamierzony czyn.

Również i kpt. Kowalczyk nie wątpi w szczęśliwy wynik lotu.

Ostatnie niepowodzenia samolotu szwedzkiego „Weriga“ i lotników hiszpańskich na „Moguncji“ w niczem nie wpłynęły na usposobienie naszych lotników.

Start ma nastąpić nieodwołalnie w n. d.

Według depesz nadeszłych z Ameryki, czynione są tam rozległe przygotowania na powitanie „Polonii“.

Warszawa, która w roku ubiegłym śledziła w napięciu nerwów podobłoczną drogę kpt. Kubali i Idzikowskiego, łowiąc sprzeczne informacje z niemieckich i francuskich źródeł, tym razem, za pośrednictwem radja będzie informowana dokładnie o przebiegu lotu, gdyż piloci będą utrzymywali bezpośredni kontakt, ze stacjami na ziemi, a otrzymane wieści transmitowane będą do Warszawy.

---

wili przed lotem. Karsten widział, jak pęd śmigła wyrzucił w górę olbrzymią, srebrzystobrylantową, lsniącą w blaskach słońca fontannę śnieżnego pyłu. Płatowiec, ruszywszy z miejsca, darł się przez lotne zaspy, rozpryskujące się za nim w miljardy iskier i tęczowych blasków. Na chwilę znikł za tumanem brylantowego pyłu i zaryczał pełnym śpiewem silnika w powietrzu.

Karsten ruszył tuż za nim, nie czekając, aż opadnie tęczowa chmura blasków. Dał gazu i popędził, czuł, jak koła maszyny zarywają się w śnieg, lub skaczą po zmarzłej grudzie. Zależnie od tego ściągał i popuszczał ster. Potem oderwał maszynę od ziemi i, położywszy ją głęboko na skrzydło, śmignął po wznoszącym się łuku w górę. Opisał koło, zaszedł pod wiatr, zredukował, wziął cel na strzelnicę i rąbnął serję strzałów z karabinu maszynowego, aby wypróbować jego działanie. Po sekundzie usłyszał za sobą klekot maszynki Szydłowicza.

W porządku — mruknął.

Dodał gazu i zawrócił na południowy wschód z wiatrem. Piekielny mróz kąsał go w odsłonięte części twarzy. Po grzbiecie przewiewało zimno, wkradające się, niewiadomo jak i którędy, pod futro kombinezonu. Czasem gdzieś z boku, z za maski silnika przeciągnął dech cieplejszego powietrza. Karsten chwytał go zmarzłemi nozdrzami i klął zimę, współczując obserwatorowi, który nawet tych okruchów ciepła był pozbawiony. Tam na ziemi 20-stopniowy mróz wydawał się teraz drobnostką: tu dopiero było zimno!

Chmury szły nisko: 200 — 250 metrów. Wznieśli się ponad nie i *przez powyszarpywane dziury obserwowali teren..* Pod nimi sunęła ziemia, przeorana zębami okopów, zryta zygzakami rowów strzeleckich, nakrapiana gęsto lejami armatnich pocisków.

Wiatr gnał ich szybko, wspomagając równo warczący silnik. Karstenowi zdawało się, że szybkość ta wzrasta bardzo znacznie od chwili startu.

— Żeby tylko nie ściągnęli z tego powodu balonu — zaniepokoił się.

Przed nimi, o jakieś półtora kilometra, leciał Wolski na jednomiejscowej maszynie. W pewnej chwili Szydłowicz dostrzegł, że Wolski zawraca.

— Jesteśmy blisko — huknął pilotowi nad uchem.

Oba płatowce zbliżyły się do siebie. Myśliwska maszyna Wolskiego szła teraz nieco bardziej w prawo i niżej od Karstena. Nagle pilot pochylił ją i rzucił w ciasną studnię między chmurami.

— To tu — ryknął Szydłowicz.

Karsten skinął głową; rozpoznał okolicę już przedtem.

Samolot Wolskiego znikł między chmurami. Nie zobaczyli go nigdy więcej w powietrzu...

Płatowiec ich szedł przez chmury w dół. Jeszcze zanim się zanurzył w lodowatą mgłę, osiadającą igiełkami szronu na skrzydłach i stójkach, Szydłowicz w ostatnim rzucie oka za siebie dojrzał ołowianą płachtę chmur, ciągnących z północo-zachodu.

— Będzie burza śnieżna — pomyślał, bo było za zimno na zwykłą śnieżycę, a siła wiatru widocznie potężniała z każdą minutą.

Nie miał czasu dłużej o tem myśleć; ciemniejsza barwa mgły zwiastowała już rychłe wyjście z gęstwy obłoków. Objął zgrabiałemi dłońmi uchwyt karabinu i z palcem na spuście—czekał.

W pewnej chwili usłyszał gdzieś z boku, stłumiony rechot ognia maszynek. Ucichły wkrótce. Z pogwizdem linek nośnych uciekały sekundy. Huczał pęd.

Nagle zasłona mgły zrzedła, rozwiała się na rzadki popiół w górze i jednocześnie zaterkotał karabin Karstena. Wyszli tuż nad balonem, z którego nie można ich było dostrzec wcześniej za grubą powłoką chmur. O jakieś pół kilometra dalej leżała bezwładnie masa szczątków maszyny.

— Wolski...? —pomyślał Szydłowicz ze smutkiem. Ale już całą jego uwagę pochłonęła walka.

Pilot prał szerokim miotem, w grube cielsko potwora. Potem zwinął maszynę w ostrym skręcie, odsłaniając obserwatorowi pole ostrzału. Okrążył balon z boku. Mógł to zrobić bezkarnie: maszynki w dole milczały. Może obsługa była zaskoczona nagłem zjawieniem się płatowca, a może nie strzelano z obawy, aby nie trafić balonu; dość, że na dole było cicho.

(dokończenie nastąpi).

szereg szkół uczących wyplatać koszyki z wikliny, a w dziale, gdzie życie ludzkie jest co chwila narażone na niebezpieczeństwo, nie mamy ani jednej szkoły i ani jednego instytutu badań psychotechnicznych. Utworzenie takiej szkoły, dającej warunki wszechstronnego wyszkolenia uczniów tak praktycznie jak i teoretycznie, winno zainicjować Ministerstwo Robót Publicznych, jako mające pod swoim nadzorem ruch samochodowy i drogowy, a Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego opracować plan nauk, oraz powołać ją do życia.

Dla unormowania ruchu autobusowego w całem tego słowa znaczeniu, trzebaby stworzyć duże towarzystwo, zasobne w kapitały, któreby mogło objąć linje wchodzące pod uwagę, jako linje ważne, czy to ze względów gospodarczych, czy też reprezentacyjnych, czy też turystycznych. Drogą małych przedsiębiorstw, nigdy racjonalnego rozwoju ruchu autobusowego nie stworzymy. Małe przedsiębiorstwo egzystować może na małych linjach drugorzędnych, ale rentownych, podczas gdy duże przedsiębiorstwo może liczyć się z tem, że pewne linje, potrzebne dla całokształtu komunikacji, są nierentowne, ale za to inne rentowne, deficyt ten pokryją, jak to się dzieje np. we Francji, w Towarzystwie „Société générale des Transports Departamentaux". Towarzystwo to posiada, względnie ma udział, w przedsiębiorstwach autobusowych, autocarowych i towarowo-transportowych w 23 departamentach i 5 miastach. Całość obejmuje 8.000 km. szlaków i 250 linij. Tabor towarzystwa składa się z 500 samochodów, z czego tylko 280 jest w ruchu, reszta w rezerwie. Statystyka wykazuje roczny przebieg około 12.000.000 wozokilometrów, a ilość pasażerów wynosiła w roku 1924 około 50.000.000!

Działalność Towarzystwa oparta jest na prawie o subwencji złożonej z dotacji państwowej, departamentalnej i gminnej. Wysokość jej oblicza się w stosunku do kilometrów linij. Korzystanie z subwencji nakłada na towarzystwo szereg obowiązków, z których najważniejsze są:

1) Obowiązek przewożenia poczty za pewną opłatą,

2) Obowiązek wykonywania pewnej minimalnej ilości kursów,

3) Obowiązek zapewnienia pewnej minimalnej ilości miejsc siedzących w każdym kursie,

4) Obowiązek przestrzegania ustalonego rozkładu. Za niedokładności w rozkładzie jazdy.

Jak widzimy, umowa taka przewiduje unikanie wszystkich poruszonych w moim referacie bolączek, naszego stanu gospodarki autobusowej i mogłaby być i u nas doskonale zastosowaną, trzebaby tylko uchwalenia podobnego prawa o subwencji. Lotnictwo nasze subwencje takie już posiada, czemużby nie można rozszerzyć tych subwencji i na linje autobusowe niemniej przecież ważne od linji lotniczych, a dostępniejsze dla ogółu.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, koniecznem byłoby ujednostajnienie przepisów co do udźwigów autobusów, gdyż tutaj leży sedno sprawy wypadków autobusowych, jak urywanie się zwrotnic kół przednich, psucie się kierownic i t. p.

Proponuję wzięcie pod uwagę następującej formułki:

$$\text{Dopuszczalna ilość osób} = \frac{U-N-100-150}{75}$$

przyczem U = udźwig podwozia,
N = ciężar nadwozia,
100 = waga narzędzi, benzyny it.p.
150 = waga kierowcy i konduktora,
75 = przeciętna waga pasażera.

Formułka taka jest bardzo tolerancyjna, gdyż w tym wypadku autobus jest zawsze normalnie obciążony, a ze względu na nasze warunki drogowe, powinien być obciążony stale nie więcej niż do 80% Uwzględniam jednak to, że autobus nie zawsze będzie zajęty zupełnie przez pasażerów, więc warunek ten będzie wypełniony.

Reasumując powyższe wywody powtarzam, że dla unormowania naszej gospodarki autobusowej, konieczne jest uwzględnienie następujących postulatów:

1) Stworzenie planu sieci autobusowej na cały kraj i podział na kategorje,

2) Poprawa dróg,

3) Unormowanie warunków pracy przedsiębiorstw, przez stworzenie norm co do posiadanej ilości samochodów, oraz ich wielkości,

4) Poparcie krajowych fabryk,

5) Stworzyły szkoły mechaników samochodowych,

6) Stworzenie podstaw do powstania dużego przedsiębiorstwa autobusowego, przez subwencje dawane przez rząd i samorządy,

Najwięcej danych do stworzenia takiego dużego przedsiębiorstwa autobusowego miałoby Państwo, a gdyby zabrakło funduszów, możnaby je uzyskać drogą pożyczki wewnętrznej. Nawiasem wspomnę, że były czynione propozycje ze strony kapitału zagranicznego, co do objęcia komunikacji autobusowej i wybudowania nowych dróg, w zamian za prawo wyłącznej eksploatacji, ale to byłoby nowe oddawanie się w niewolę zagranicy, zupełnie w tym wypadku niepotrzebne.

Inż. JOULE.

Poradnik automobilisty.

p. M Grabicki, Kobyłka pod Warszawą zapytuje: „*czy można stosować benzynę lotniczą do samochodu nie zmieniając nic w gaźniku?*

Oczywiście, że można. Nie jest to jednakże pożądane, ponieważ zużycie benzyny (a jest ona i tak droższa znacznie od samochodowej) wzrośnie. Mieszanka będzie zbyt bogata i silnik będzie źle pracował.

Łatwą do uskutecznienia i konieczną zmianą, jest dodatkowe obciążenie pływaka w gaźniku, tak, aby mimo zastosowania lżejszej benzyny, poziom jej nie został podwyższony. Również należy zastosować mniejszy rozpylacz. Zdaniem mojem jednakże przeróbki powinny być wykonane przez fachowca.

OBWIESZCZENIE!

Do Rejestru Spółdzielni R. S. IX 1269 Sądu Okręgowego w Warszawie dn. 20 czerwca 1929 r. wciągnięto następujące zgłoszenie: *„Zwarp-Zrzeszenie Właścicieli Autobusów i Automobili użyteczności Publicznej Rzeczpospolitej Polskiej Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami w Warszawie"* Siedziba Spółdzielni w Warszawie, Szeroka 38-5. Członkowie odpowiadają za zobowiązania spółdzielni, zadeklarowanymi udziałami. Przedmiot przedsiębiorstwa stanowi: zakup, rozdział i sprzedaż swoim członkom autobusów i automobili, utrzymywanie rezerwowych autobusów i automobili oraz stałych i lotnych warsztatów reperacyjnych, budowanie stacji, osobowych bagażowych, i materjałów pędnych, jak również części składowych i gum. Wysokość udziału 5.000 złotych płatnych w 20-tu równych ratach miesięcznych. Pierwszą ratę winien członek wpłacić przy przystąpieniu. Do Zarządu wybrani zostali: płk. *Mieczysław Piątkowski* z Warszawy, Szeroka 38, *Walerjan Wołosewicz*—z Włodzimierza Wołyńskiego, *Jan Gryglewicz*—ze Skępego pow. Lipnowskiego, *Stanisław Kiela*— z Pułtuska i *Marjan Ferdynand Moranowicz*— z Góry Kalwarji pow. Grójeckiego. Zastępcy: *Marjan Daszkowski* z Warszawy, Jerozolimska 79 i *Piotr Urbański* z Nasielska pow. Pułtuskiego. b/ Pismo przeznaczone do ogłoszeń: tygodnik *„Automobilisty i Lotnika - AUTOLOT"* d/ Zarząd składa się z 5 członków. Oświadczenia woli w imieniu Spółdzielni składają i za spółdzielnie podpisują dwaj członkowie Zarządu pod stemplem firmy. e/ Oznaczenie najwyższej sumy zobowiązań, jakie Spółdzielnia może zasiągnąć należy do wyłącznej kompetencji Walnego Zgromadzenia. Decydowanie w sprawach nabywania, i zbywania nieruchomości należy do kompetencji Rady Nadzorczej. f/ W skład Zarządu wchodzi 2 zastępców. Warszawa dnia 20 czerwca 1929 roku. Sąd Okręgowy Wydz. IV.

Dom—miasto automobilów.

Stolica Italji, posiada nowy pałac automobilowy, którego wewnętrzne urządzenie odpowiada wszystkim wymaganiom nowoczesnej techniki i zbytku. W pałacu tym znajduje pomieszczenie tysiąc wozów, które wjeżdżaja z ulicy bezpośrednio do kabin dla siebie przeznaczonych na poszczególnych piętrach. Pałac ten *jest nietylko postojem dla 1.000 wozów,* lecz stanowi również wygodny dom mieszkalny dla szoferów i mieści olbrzymie warsztaty reparacyjne.

Ofiary aut.

Według danych statystycznych, zebranych przez amerykański Związek automobilistów, w ciągu 1928 r. auta zabiły w Stanach Zjednoczonych 27,288 ludzi.

Liczba zaś osób zabitych przez auta w ciągu ostatnich lat dziesięciu wynosi 184,534, a więc tyle, co ludność dużego miasta.



AKUMULATORY „PETEA"

KUPUJE KAŻDY PRZEZORNY AUTOMOBILISTA!

POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE
Sp. Akc. BIAŁA k/BIELSKA
Oddział hurtowej sprzedaży i warsztaty:
WARSZAWA, ul. KOPERNIKA 13, tel. 339-09.

TURYSTYKA
SPORT
TECHNIKA

wszystko to znajdziesz w miesięczniku
„AUTO"
wydawanym przez **Automobilklub Polski.**

ZMIENIAJCIE ŚWIECE



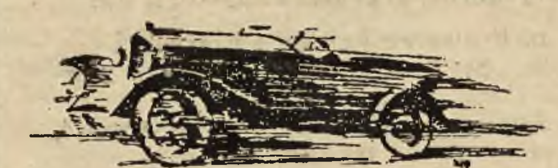
PRZYNAJMNIEJ RAZ DO ROKU!

Nowa świeca dając silną iskrę, wywołuje
CAŁKOWITE SPALENIE
mieszanki, a więc ZNACZNĄ OSZCZĘDNOŚĆ benzyny

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę
ŚWIEC
CHAMPION
„MOTOR-STOCK"
Warszawa, Plac Napoleona 3. Tel. 259-14 i 284-97.

Do nabycia we wszystkich składach osprzętu samochodowego

NIEMA ZŁEGO SAMOCHODU!!!
są tylko NIEDOŚWIADCZENI lub NIEDOUCZENI kierowcy.
WIEDZY:
dobrego prowadzenia, obsługi, konserwacji i przepisów,
uczą w szkole samochodowej
Warszawa — A. TUSZYNSKIEGO — Złota 35, tel. 61-34.



ZAKŁADY BLACHARSKIE
„GRYF"
polecają wyroby z blachy:
tłoczone, spawane i ciągnione.

CHŁODNICE, maski, zbiorniki i błotniki
FILTRY i aparaty do olejów

wł. zakł. AL. JUREWICZ
Warszawa, ulica Piękna 30, telefon 235 - 56

MECHANICZNE ZAKŁADY
wyrobów blacharskich
LUDWIK BALINSKI & LEON FIUTOWSKI Sp. z o. o.
Warszawa, Zarząd: Poznańska 11.
Tel. 7-86 i 284-14.

BUDOWA I REMONT CHŁODNIC
wszelkich typów.
Warszawa, Marszałkowska 14, tel. 284-14.



SCINTILLA

ZAPALANIE BATERYJNE
12 i 6 volt

SCINTILLA
Sp. z o. o.
Warszawa, Bagatela 15, tel. 438-22.

BACZNOŚĆ!!!
DARMO
otrzyma na żądanie
każdy automobilista
NAJNOWSZY KATALOG
na wszystkie przybory samochodowe
L. KRUPKA
„AUTO - AKCESORJA"
Warszawa, Nowy Świat 5.



Odpowiedzi Redakcji:

P. **Ostrowski**—Kraków. Podobne traktowanie pod płaszczykiem narodowości, ostatnio dość często się powtarza, niestety jesteśmy pismem apolitycznem sportowem, więc nie chcemy zabierać na temat ten głosu. Kur. Il. mógł by najlepiej tą sprawę poruszyć.

P. **M. R.**—Częstochowa. Odpowiedź damy w dziale „Poradnik automobilisty".

P. **Kochanowicz**—Lublin. Prosimy nadesłać.

P. **Grabicki** — Kobyłka. Na pierwsze pytanie odpowiadamy w dziale porad, na drugie *„czy na szlaku Kielce—Tarnów, przez Szczucin, znajduje się most?"*— odpowiadamy — tak, most znajduje się na Wiśle (drogowy) pod Nowym-Korczynem.

OD ADMINISTRACJI:
Czas odnowić prenumeratę za kwartał III-ci.

Powszechna W. Kr. „URSUS". Pawilon Nr. 4.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI
Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3/5. tel. 205 - 80.